### Ensino Fundamental II (Segundo Ciclo) e Ensino Médio

### O que é mobilidade?

**Disciplina(s)/Área(s) do Conhecimento:**

História. Sociologia.

## **Competência(s) / Objetivo(s) de Aprendizagem:**

* Explicar o que é mobilidade;
* A mobilidade das calçadas até o transporte público;
* Como as políticas de mobilidade podem ajudar na despoluição das grandes cidades;
* Um transporte público e eficaz é bom para o conjunto da sociedade;
* Uma sociedade sem carros?
* Carro ou transporte coletivo?

## **Conteúdos:**

* A história das cidades;
* Políticas públicas sobre mobilidade no Brasil e no exterior.

## **Palavras-Chave:**

Carro. Mobilidade. Qualidade. Poluição. Cidade. Ônibus. Transporte.

## **Previsão para aplicação:**

3 aulas (50 min/aula).

## **Para organizar o seu trabalho e saber mais:**

* Mobilidade urbana: definição, contexto histórico e consequências | Quer que desenhe? Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6j9HXdNxO2o> . Acesso em: 27 maio 2019.
* Cidades possíveis: as lições de mobilidade de Bogotá e Medellín. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=nOCl7XLI6Y4> . Acesso em: 27 maio 2019.
* Globo News em movimento: ciclovia. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=RmoGmINUhs0> . Acesso em: 27 maio 2019.
* Mobilidade urbana no Brasil. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/mobilidade-urbana/> . Acesso em: 27 maio 2019.

* Diminuir número de veículos é o melhor caminho contra a poluição. Disponível em: <https://jornal.usp.br/ciencias/ciencias-ambientais/diminuir-numero-de-veiculos-e-o-melhor-caminho-contra-a-poluicao/> . Acesso em: 27 maio 2019.
* Malha cicloviária das capitais cresce 133% em 4 anos e já passa de 3 mil quilômetros. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/08/28/malha-cicloviaria-das-capitais-cresce-133-em-4-anos-e-ja-passa-de-3-mil-quilometros.ghtml>. Acesso em: 27 maio 2019.

**Livros** **sugeridos**

* HARVEY, David*. Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
* ROLNIK, Raquel. *Guerra dos Lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças.* São Paulo: Boitempo, 2017.
* SASSEN, Saskia. *Expulsões: brutalidade e complexidade na economia global*. São Paulo: Paz e Terra, 2016.

**Proposta de Trabalho:**

## **1ª Etapa:** Mobilidade urbana

Perguntar aos estudantes: O que vocês entendem por mobilidade urbana? É a partir disso que saberemos a dimensão do entendimento dos alunos sobre o conceito de mobilidade.

Depois da primeira conversa com os estudantes, explicar que a mobilidade urbana consiste na locomoção dentro do território urbano, seja em transporte público e coletivo, quanto no transporte individual, motorizado e não motorizado.

**Quem se locomove na cidade?**

Nos últimos dez anos o debate sobre mobilidade urbana tem pautado as campanhas políticas em níveis municipais e estaduais. Uma série de documentários e debates acadêmicos sobre a questão da locomoção nas grandes cidades e nas de médio porte, que também começam a vivenciar problemas de precariedade na locomoção, estão sendo realizados.

Duas questões ganham destaque neste debate que envolve a qualidade de vida: o transporte coletivo e sua qualidade, a intensidade do tráfego de carros individuais e as horas que se perde no trânsito, neste caso, dento do transporte público e coletivo e no individual motorizado.

Além disso, especialistas da saúde também relacionam o aumento de doenças psicoemocionais (estresse, ansiedade e pânico) às perturbações causadas pelas horas dentro do ônibus e metrô muito cheio, e das horas que as pessoas passam dentro de seus carros parados no trânsito.

**A guerra entre as bicicletas, carros e transporte coletivo**

Por conta do trânsito caótico, gestões municipais de grandes cidades ao redor do mundo têm apostado e investido no transporte coletivo e nas ciclofaixas como medidas para melhorar a mobilidade das pessoas pelos grandes centros urbanos, bem como a saúde da população, pois, com menos carros nas ruas, transporte de qualidade e mais pessoas andando de bicicleta, a saúde da população como um todo se torna melhor.

Mas o processo de transição de cidades centradas no transporte individual – a chamada “carro-cracia” - para o coletivo e outras formas de locomoção não tem sido fácil. Como o carro é geralmente associado a uma conquista individual, muitas pessoas sentem que um direito seu – de ter o carro – está sendo retirado; ao mesmo tempo, cidadãos também alegam que o transporte público ainda não possui uma boa qualidade, segurança e custa caro.

Essa dificuldade inicial está atrelada a um tipo de mentalidade que foi consolidada no século XX: ter um carro era um status de conquista e ascensão social. Também foi construída a ideia de que o carro garantia a mobilidade total às pessoas, porém, o transporte individual garante locomoção a um reduzido número de pessoas. Os governos incentivavam a compra de carro, davam desconto no imposto. Uma forte indústria foi organizada em torno da construção e venda de carros. Esse período histórico é chamado de “fordismo”. A política de incentivo a compra do carro ainda está em vigor na maioria dos países ao redor do mundo, inclusive no Brasil.

Com o passar do tempo, principalmente a partir da década de 1980, as populações das grandes cidades aumentaram, consequentemente o número de veículos também. Isso resultou nos grandes congestionamentos e na poluição do ar.

## **2ª Etapa:** Cidade sem carros

Mas qual é a solução?

Tirar os carros das ruas?

Sugestão: essa parte pode ser desenvolvida com exposição de dados e experiências políticas de mobilidade, juntamente com o diálogo com os estudantes. Por exemplo, com uma provocação: O que vocês acham de uma cidade sem carros? A partir da discussão, apresentar os dados e ir conversando com os alunos.

Uma pesquisa desenvolvida pelo Programa de Geografia Física da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da USP, afirma que diminuir o número de carros drasticamente, aumentar os espaços verdes e investir em transporte público (ônibus e metrô) é o caminho para diminuir a poluição e melhorar a locomoção na cidade.

Ainda de acordo com a mesma pesquisa, hoje em dia, morar na cidade de São Paulo equivale a fumar dois cigarros diariamente. Isso é ruim, não acham?

**3ª Etapa:** Pesquisa

Os estudantes podem ler os textos abaixo em grupo, discutir e sugerir medidas para melhorar a mobilidade das grandes cidades brasileiras.

**A mobilidade no Brasil**

Em 2012 foi sancionada pelo governo Federal a Lei 12.587/12 que instituiu o Plano Nacional de Mobilidade, que consiste num auxílio aos municípios para aplicarem políticas de mobilidade urbana que devem priorizar o transporte coletivo, público e não motorizado.

Algumas cidades do país têm se destacado na aplicação de políticas à mobilidade urbana:

**São Paulo**

Diariamente, 5 milhões de pessoas utilizam ônibus, 4 milhões utilizam o metrô. Em 1997 foi instituído o Rodízio de carros, porém, ainda que eficaz no começo, hoje em dia, segundo especialistas, a política já é ineficaz no combate ao trânsito e poluição.

As últimas gestões têm investido nas ciclofaixas, ciclovias, metrô e tentado inovar na frota de ônibus.

A cidade de São Paulo possui 498,3 km de ciclovias/ ciclofaixas.

**Rio de Janeiro**

Com a Copa do Mundo e os jogos Olímpicos, a cidade ganhou o metrô de superfície, que ligou os bairros afastados com o centro.

Hoje, o Rio de Janeiro, de acordo com os especialistas, deve investir mais no transporte fluvial e na conexão com o chamado "Grande Rio".

A cidade do Rio de Janeiro possui 458 km de ciclovia.

**Curitiba**

Ainda que essa cidade não possua metrô, até hoje é inovadora na organização de seu transporte coletivo e público. Foi a pioneira na instituição dos corredores exclusivos para ônibus; plataforma privativa para os usuários, onde se paga a tarifa antes de entrar; utilização de grandes coletivos com capacidade para transportar mais de cem passageiros.

Curitiba possui 204,2 km ciclovia.

**A política do século XXI**

As políticas de mobilidade urbana são consideradas as mais importantes para o século que se inicia. Isso porque elas são obrigatoriamente transversais, ou seja, dialogam com outras áreas das cidades. Automaticamente, quando as gestões investem nas políticas de mobilidade urbana, ataca-se vários problemas da contemporaneidade urbana: ansiedade, estresse e poluição. Ao mesmo tempo, ganha-se qualidade de vida e mais saúde. Sem contar que, com transporte de qualidade e uma política forte de parques e transporte não automatizado, a cidade se torna mais democrática e acessível às pessoas.

## Plano de aula elaborado pelo Professor Dr. Marcelo Hailer